

*Saurer, Edith: Straße, Schmuggel, Lottospiel. Materielle Kultur und Staat in Niederösterreich, Böhmen und Lombardo-Venetien im frühen 19. Jahrhundert.*

Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1989, 532 S. (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 90).

An das Lottospiel denkt man immer wieder, wenn man diese Wiener Habilitationsschrift durchgeht – oder, freundlicher, es ist da doch eine sehr kumulative Arbeit geraten! Vornehmlich durch den Titel fordert die Autorin heraus: Denn, unter uns, eigentlich geht es immer wieder um Lombardo-Venetien. Da hat die Autorin die meisten ihrer Beobachtungen zum Zusammenhang von Straße und Bewegung, von Raum und Zeit gesammelt, mit breiterer Literaturübersicht, aber ohne die zupackende Auseinandersetzung, die sich im Hinblick auf das anregende Thema anböte. Und das alles als „materielle Kultur“! Damit ist zuallererst die Straße gemeint, als Menschenwerk und als Artefakt im Raum, mit den zugehörigen und freilich auch wieder materiellen Möglichkeiten sich ihrer zu bedienen, wie „Räder, Reibung, Rollen“, ein gewiß

anregender Umgang mit dem Stabreim, aber ein doch nur oberflächlicher Gebrauch davon: Treues bekannte Arbeit über Achse, Rad und Wagen von 1965 wird zitiert, dagegen fehlt Lynn White Jr. über die mittelalterliche Technik und den Wandel der Gesellschaft, deutsch 1968. Zugegeben, von der Technik des Wagenbaus in den letzten Jahrhunderten wissen wir noch wenig, und gerade hier hat die Autorin einiges gesammelt. Das 19. Jahrhundert betreffend, aber immerhin: daß nach dem Wasserrad „das Wagenrad erst in der frühen Neuzeit als wichtigster mechanischer Bestandteil der Fortbewegung zu Land“ (S. 89) zu betrachten sei, und daß, gleich darauf, „seit dem 16. und 17. Jahrhundert der Personenverkehr rasch“ zugenommen habe, formuliert sie recht vorschnell. Treue, auf den die Autorin hier rekurriert, meint dabei den Wagen. „Auch der Frachtverkehr wurde erst in diesen Zeiträumen ausgebaut ...“ Was hat die Autorin, bei solchen Generalurteilen, eigentlich für eine Vorstellung von den alten Straßen, die nicht gerade durch Lombardo-Venetien führten, vom Hanseweg von Brügge bis Nowgorod in seiner Bedeutung im Spätmittelalter beispielsweise, von der Hohen Straße von Frankfurt bis Leipzig und Krakau, von den Salzstraßen aus Bayern und überhaupt: was heißt „zunehmen“ ohne Relation zu dem „Zugenommenen“, den Menschen, den Waren, den Bewegungsimpulsen aus Politik und Wirtschaft, dem Abbau oder Umbau der Hindernisse, wie Flüsse, Pässe, Grenzen?

Nicht, daß dergleichen der Autorin nicht durch den Kopf gegangen wäre: Das Inhaltsverzeichnis scheint mir in dem ganzen Buch am besten gelungen. Hier stecken die großen Ideen, und sie sind auch anregend formuliert. Aber das blieb Fragment und das Buch nach dem Titel ein Torso. Böhmen, um alles kurz zu machen, kommt kaum vor.

Austriazismen, wie „Straßeneinräumer“, „Finanzwachbeamte“ oder „konkurrenzieren“, das S. 449, hätte man besser vermieden. Zu guter Letzt aber: wie kann man eigentlich über Straßen und Grenzen, über Zoll und Schmuggler, über Transport und Bewegung – abgesehen vom Zahlenlotto, von magischen Praktiken und Traumbüchern, die der Autorin auch noch einfielen – nachdenken ohne Karte?